

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



No. 302. Ich kann mich wider den Philipp, was mein Hossband ist, ärgere, wann ich ihn nur angucke. Wenn er nur einmal ebens geschicktes mache deht, dann wär ich ja schon fättisheit, awer es is einfach nids Gescheides von ihm zu expecte. Ich will ja nit sage, daß es seine Inten-schen wär, mich zu ärgern, noster, da-für is er auch zu dumm, es is nids was sein verdoltes Pech. Den annere Abend war er auch widder wie gewöhnlich bei den Webesweiler. Die Buwe sin in ihr Bett gange un do hen ich denn widder ganz für mich alleins gefosse un hen das Pehper gelese. Well, Se wisse ja gut genug, wo e Wummen das größte Interese für hat. Wer duht in die erschte Lein die Gestorbene lese, dann die Verheiratete un dann die annere Un-glücksfäll. Wann mer damit durch is, dann gukt mer noch die Entwet-teisements an, bitahs das is e artig importentes Ding un das mich ich nit mit. Bei die Prädiks hen ich schon e ganze Latt Geld geseht; off Kohrs hen ich auch das Häbbitt, daß ich in den Stohr immer fage duhn, daß ich das Aebd in den deutsche Pehper gelese hen un ei tell juh, da hen ich schon Baragans erwidert, die ware groftartig. Wei, noch gar nit lang zurüd, do hot mich der Dreiguttsmann gesagt: Mäddem, ich gleiche immer wenn Sie komme; es hot e ganze Latt deutsche Wiegels, wo sich schäme, daß se beifich sin un wo liever sage, se hätte mei Aebd in den englische Pehper gelese, un wenn sie auch der Dottschmann aus alle Wottenhobis eraus gute duht. Sehn Se, ich denke, ich brauch nit echehmt zu sein, daß ich beifich sin; un daß ich das deutsche Pehper lese kann, dabrau sin ich praut.

Awider ich sin ja ganz von meine Storie abtome. Ich hen also da gefesse un hen das Pehper gelese un wie ich mit durch war sin ich ins Bett gange. Ich hen gar nit genohstift, wann der Philipp heim is komme. Ennhau weiß ich dann immer, daß es spät war, bitahs wann er in Zeit heimtome duht, dann tappt er in den Haus erum un macht e Neus als wann es Mittags zwölf Uhr wär. Wenn er awider spät tomme duht, dann zieht er gleich seine Schuhs aus un schniekt in das Haus.

Well, ich sin mit einem mal ufge-wockt un do hen ich so e sonniges Neus gehört, grad als wenn eins von die Kids greine deht. Ich hen es zuertst nit gemeindet, awider schließlich sin ich doch auf un hen emol nachgeguckt. Die Buwe hen all geschlofe un das Neus is also nit aus ihr Ruhm komme. Ich sin widder ins Bett, awer schlafas losse. Zulezt sin ich geschlehter geworde. Ich hen getreit, den Philipp aufzuwede, awer do hätt e Rännen-bahl tomme müsse, für den aufzu-weede. Ich hen die Bällenz von die Nacht in e schreckliche Zustand gepöht un sin froh gewese, wie es Dag war, daß ich mitaus effrest zu sein daunstehrs gehn konnt.

Es hat immer noch gemammert un wie ich in die Näh von die Kittschens-dohr tomme sin, do hen ich gewüßt, daß das Neus aus die Kittschen tomme is. Mein erschter Gedante war,

daß mehbie en Dohter odber en Ver-nunbeter da drin in seine letzte Ziege liege deht. Ich hen awider doch mei Nörf aufgepökt, hen ganz tehrfull die Dohr uffgemacht un was denke Se, was ich gesehn hen? En junger Hund war drin, en ganz kleiner krummbe-niger Dadel, wo mich angeguckt hot, als wenn sei ganzes Glüd von mich abhänge deht. Er hot geschwänzelt un is an mich in die Höh geschumpft, un hot sich gestreut, daß ich ordentlich getotscht war. Ich hen ihn e wenig streichele un pette wolle, awer do is die Nehtsicher von den Ennimel widder eraus tomme: er hot nach meine Hand geschnapp un hot mich en Tschon aus mein kleine Finger gebisse, daß ich for Schmerz en schreckliche Kriseh von mich gewore hen. So e niederrächti-ges Viech! Ich hen die Diehr uff-gemacht un hen ihn autseit schehe wolle, awer denke Se er wär gange? Is ihn gar nit eingefalle — er hot sich hingestellt un hot e Fehs gemacht als wann er sage wollt: Juh tichost behr!

Well, ich hen den Brühmsid ge-nomme un hen getreit, den Dadel zu verhammathe, awider ich hen ihn nit emol totsche könne, un zulezt is er mich zwische die Füß gelaufe; ich hen die Bällenz verlore un sin gege den Tschel gefalle, wobei ich e halwes Dugend Kopps un Sahers erunner geschmisse hen. Mei Wuth hat gar keine Grenze mehr gekentt. Ich hen so lang gehalten, bis die Buwe un der Philipp tomme sin un se ware artig furpreist, daß ich als diesente Lehbie so e ordines Neus mache deht. Un das Toffste war, daß die Buwe ganz frehlig mit den Hund ware! Se hen gesagt, das wär, was se sich schon längst gewüßt hätte. Das wär en feiner Hund un se behie ihn alle mögliche Drids lerne. Nic's tommeraus, hen ich gesagt, der Hund muß mich aus den Haus, un das meint reiteweg. Do hot der Philipp gesagt: „Ich will dich emol ebens sage, Lizzie, mit den Hund is das so: Ich hen ihn gekauft un der Hund bleib ins Haus un wann du ihn schlecht triete duhst odber in die geringste Weis sei Ehrgefühl kränke duhst, dann tannt du dich nach en annere Mann umgude, bitahs dann sieh ich keine Minut mehr in den Haus. So jekt weißt Du, wie ich in die Sach denke un du tannt dich danach richte.“

Well, Mister Ebithor, was kann mer denn mit so en Feller anfangen? Wenn en Mann so stobborn is, wie der Phil, dann hört die Gemietlich-keit auf. Ich wunner nur, was es noch mit den Hund gewore werd.

Mit beste Regards, Yours, Lizzie Hanfstengel.

Ein Puzgenie. „Sie, Freunden, das nenne ich aber unversoren! Vor fünf Minuten pumpten Sie meine Frau um 20 Punkt an und jetzt soll ich, wie es scheint, d'rantkommen!“

„Entschuldigen Sie, ich dachte halt, Sie lebten in Gütertrennung!“

Schlamm. A.: „Wie geht's Ihrer Frau Gemahlin?“

B.: „Ach, sie hat immer mit ihrem Kopf zu thun.“

A.: „Kann denn der Arzt nichts dagegen thun?“

B.: „Nein, der Arzt nicht, nur die Modistin!“

Schlagfertig. Baron: „Ja, ich versichere Sie, mein Fräulein, bei uns ist der Geist zu Hause.“

Dame: „Ach, bitte, da bringer Sie ihn mal mit!“

Wandlung. Einst lebten sie froh und inniglich: Zwei Seelen und ein Gedante. Heut' aber, die Zeiten ändern sich: Zwei Kehlen und ein Gezante.

Schlechtes Gewissen. Sie: „Aber Karl, willst du denn den Wein nicht wenigstens mal probieren, den dir der Bettler zum Geburts-tag geschenkt hat?“

Er: „Werb' mich hüten! Das ist doch ein Gegenstand für die Zigarren, die er zu Weihnachten von mir be-kommen hat!“

Auf der Fahrt zum Südpol.

Die englische Südpolarexpedition hat am Neujahrstage von Neuseeland aus die Fahrt in die Regionen des ewigen Eises angetreten. In einem längeren Aufsatz gibt ihr Führer, Leutnant Chadleton, in der „Daily Mail“ interessante Einzelheiten über seine kühnen Pläne. „Die neue britische antarktische Expedition wird die erste auf dem Kampfplatz sein,“ so schreibt der Forscher. „Unsere Kenntniß der antarktischen Gebiete ist durch die Ergebnisse unserer letzten Expedition sehr bereichert worden und wird uns beistehen in unserem Bestreben, die 750 Meilen zurückzulegen, die uns vom Pole trennen. Für die Allgemeinheit wird zweifellos die Verwendung des Automobils von besonderem Interesse sein. Alle Vorforgen sind getroffen, die Schwierigkeiten zu überwinden, die diese Neuerung erwarten. Statt aus Kautschuk, der der hohen Kälte nicht standhalten würde, sind die Räder und Reifen aus Hartgummi und Stahl gearbeitet und für den Fall, daß wir auf weichen Schnee stoßen, ist die Anbringung von Schlittentufen an den Vorderrollen vorgesehen. Mit beson-ders breiten Reifen sind die treibenden Hinterräder ausgerüstet, je nach den Schneeverhältnissen können an ihnen Stachel und Knöpfe in verschiedenen Größen angebracht werden. Die Maschine ist luftgekühlt und die entweichenden Gase werden in ein Rohr geleitet, das den Wagen wärmt. Das Rohr endet in einen Schneeschmelzer, der uns jederzeit Wasser zum Kochen liefern kann. Genügende Petroleum-vorräte, um den Pol zu erreichen, werden mitgeführt; in der Temperatur, die wir vom Sommer erhoffen und die kaum unter 14 Grad fallen wird, wird das Del nicht gefrieren. Außerdem sind wir in der Lage, 16 Zentner Nahrungsmittel und Ausrüstungsgegenstände mitzuführen. Die zweite Neuerung besteht in der Verwendung von mandchurischen Ponys, die uns von den Hunden unabhängig machen sollen. Wir haben fünfzehn dieser kleinen Pferde an Bord, mit besonderer Sorgfalt wurden sie ausgewählt. Das kalte Wetter wird ihnen nicht schaden, denn von ihrer Heimat her sind sie an weitaus härtere Temperaturen gewöhnt. Schließlich führen wir noch zwölf Eskimohunde mit uns, die einspringen können, falls das Automobil und die Ponys veragen. Die Expeditions-hütte, die als Quartier dienen wird, kann sehr rasch aufgeschlagen werden; sie hat eine Länge von 33 Fuß bei einer Breite von 18 Fuß und besteht aus doppelten Holzwänden, zwischen denen Kortlagen angebracht sind. Im Gegensatz zu anderen Polar-expeditionen beschränken wir unsere Verkleidung lediglich auf die Hände und die Füße. Für die Schlittentreife werden die Jägerkleider dienen, darüber starke blaue Gewandungen aus Marinetauch und die Mäntel. Der „Nimrod“, der kleine Segler mit Hilfsmaschine, der als Expeditions-schiff dient, hat von Neuseeland aus sofort den Kurs nach Süden genommen.

Nachdem die Padeisjone überwunden sind, soll der „Nimrod“ der Küste von Süd-Victoria-Land folgen bis zu der großen Eiswand, die Sir James Clarke Kopf endete hat. Am Ostende dieser gewaltigen Wand liegt das Land, das wir auf unserer letzten Expedition entdeckt haben, das König Edward VII. Land. Hier werden wir unsere Vorräte und unsere Hütte landen und von hier aus sollen die Schlittentreisen nach Ost, Nord und Süd ausgehen. Ende Januar hoffen wir hier einzutreffen, die Errichtung des Hauses wird sofort beginnen und dann soll sobald als möglich eine erste kleinere Erkundungsexpedition süd-wärts ausgeführt werden. Die große Fahrt zum Pol wird voraussichtlich im Oktober beginnen. Sechs Leute werden den Vorstoß mitmachen. Voraus-gesetzt, daß wir die große Eiswand überwinden und aus den Bergen herauskommen, werden dem Automobil keine allzu großen Schwierigkeiten er-stehen. Wir werden dann mit der größten Schnelligkeit vorzudringen suchen. Mit drei Leuten und vier Schlitten könnte der Pol in zehn oder zwölf Tagen erreicht werden, falls nicht Gebirgstetten die Reise erschweren. Die übrigen drei Männer werden mit sechs oder acht Ponys nachfolgen und sollen, wenn möglich, täglich zwanzig eng-lische Meilen zurücklegen. Falls das Automobil aus irgend einem Grunde versagt, so werden die nur leicht beladenen Ponys uns wahrscheinlich rasch einholen. Wir werden inzwischen weiter vordringen. Kleinere Provisio-nen aus dem Automobil werden wir mitführen können und den Rest der Vorräte können die Ponys tragen, so-bald die zweite Abtheilung das verlassene Fahrzeug erreicht. Am Pol oder in dessen Nähe werden wir ein Lager er-richten und durch sorgfältige Beobach-tungen seine genaue Lage feststellen. Auf dem Rückweg hoffen wir sehr rasch vorwärts zu kommen und nur Halt machen, wo besonders interessante geo-logische Erscheinungen uns dazu ver-anlassen. Ende Januar 1909 hoffen wir wieder bei unserem Winterhaus einzutreffen. Der „Nimrod“, der so-fort nach der ersten Landung in König Edward VII. Land nach Norden zu-rückgefahren ist und dort seine Zeit mit wichtigen Vermessungen verbrin-gen soll, wird dann voraussichtlich

wieder eingetroffen sein, um die Theilnehmer der Expedition wieder an Bord zu nehmen. Auf der Rückreise wird es uns hoffentlich gelingen, Beweise für die Existenz oder Nichtexistenz von Wilkes Land zu erlangen. Im gün-stigen Falle werden wir im April 1909 wieder Neuseeland erreichen und nach einer Reise via Kap Horn voraussicht-lich im August in England eintreffen.“

Ein seltsames Zubehörmahl.

Ein schönes Beispiel fürstlicher Leut-feligkeit gab im Jahre 1695 der dama-lige Pfalzgraf Christian August zu Sulzbach, Herzog in Bayern. Als dieser sein fünfzigjähriges Re-gierungs-Jubiläum feierte, vermied er alles äußerliche Festgepränge, richtete aber allen denen von seinen Unterthanen, welche über sechzig Jahre alt wa-ren, ein Mahl aus. Nicht weniger als 280 Greise und Matronen kamen zu diesem Zwecke in dem festlich geschmückten Saale des Rathhauses zu Sulzbach zusammen und wurden aufs beste bewirthet.

Der Pfalzgraf ließ dazu besonderes Tischgeschirr und Tafelzeug anfertigen und verordnete, daß jeder seiner Gäste die Schüsseln und Teller nebst Messer und Gabeln, womit er gespeist, nach der Mahlzeit sich zum Andenken mitnehmen möge, die Tischtücher auf den zween-dwanzig dazu benutzten Tischen aber sollten unter den Theilnehmern ver-theilt werden.

Vor Beginn des Festmahls, an wel-chem der Pfalzgraf mit seiner Familie selbst theilnahm, fand ein Gottesdien-st statt, darauf wurde ein wohlgeschmecktes Dache mit vergoldeten und eine Kuh mit verfilberten Hörnern auf den Schloßplatz geführt und dabeist unter den Festgästen ausgespielt, wobei die fürstlichen Herrschaften von den Fen-stern des Schloßes aus zusahen.

Nach diesem Vorspiel begab man sich in feierlichem Zuge zum Rathhaus-saale, wo das Bankett abgehalten wurde. Unter den männlichen Gästen be-fanden sich 26 von achtzig Jahren und darüber, zwei von 91 und 97 und einer von 102 Jahren. Unter den Frauen zählten 19 achtzig und darüber, eine neunzig und eine hundert Jahre.

Reich oder arm, hoch oder niedrig kam hierbei nicht in Betracht, ein jeder erhielt seinen Platz nach seinen Jahren. Der Chronist, welcher dieses seltsame Festessen als Augenzeuge beschrie-ben hat, erzählt:

„Ein jealischer Tisch war mit vier Speifen, so da hintereinander aufgetra-gen wurden, und 6 Beigerichten, sowie leicht mit vier aufgehängten Konfekt-Schüsseln besetzt, und allen anwesenden Gästen die Freiheit gegön-net, so viel sie wollten von Wein und Bier zu trinken. Die Mahlzeit dauerte bis 8 Uhr Abends unter Zuzukauna vieler Personen, bis dann die fürstliche Herrschaft von der Tafel aufstund und von Tisch zu Tisch ihre Gäste besprach, da denn zuseiten gar lustige Disturse und gar vertrauliche Gespräche ihrer Bergnügungen zu vernehmen waren.“

Nach ihrem Begehen erbigte die Mahlzeit, worauf jedes das Seine ein-packte und das Loswerden um Tisch-tücher und Servietten anhub, womit sich die Zeit bis zur finstern Nacht ver-zogen, da man zwar den Alten noch ein-ren Tanz anstellen wollte, allein das etwas zu reichlich genossene Getränke von Wein und starkem Bier machte die meisten Gäste dazu unthätig, also daß man mehr ihre Heimbringung in die Quartiere, denn jenes zu betorgen hat-te, womit dann alles auseinander und zur Ruhe ging.

Am folgenden Morgen aber, nach-dem jeder ein Stück Geld zum Früh-stück empfangen, ist männiglich wohl-vergütigt und voller Mißmuths und Danksagen nach Haus gegangen, daß also dieser seltene und ganz unerhörte Aktus, ganz ruhig und glücklich beendet wurde. Fünfundzwanzig Perso-nen aber, welche wegen Schwäche und Unvermögenheit nicht haben erscheinen können, empfingen das Ihrige zu Hause, sodah 285 Personen im ganzen traktirt worden.

Damit aber auch die Jugend ein Andenken haben möchte, so mußten alle in Sulzbach befindlichen Kinder, männlichen wie weiblichen Geschlechts, im Alter von 5 bis 10 Jahren auf dem Schloße erscheinen, um ein besonders für sie geprägte Geldmünze entgegenzu-nehmen.

Der Pfalzgraf Christian August zu Sulzbach lebte noch lange und erreichte sogar das 63. Jahr seiner Regierung und das 86. seiner Geburt und ver-schied als der älteste Fürst im ganzen Heiligen Römischen Reiche am 23. April 1708.“

Das „Mündener Volksblatt“ sagt in einer Beilage: „Natürlich erregte Ferdinand Freiligrath recht bald das Mißfallen der allerhöchsten Kreise, was ihn zwang, den deutschen Raub von seinen Pantoffeln zu schütteln.“ Na, viel kann Freiligrath nicht geraubt haben, wenn er den Raub auf seinen Pantoffeln davontrug.

Falsche Zehndollar - Noten sollen in Umlauf sein. Für die meisten keine Ge-fahr, denn ob echt oder unecht, im all-gemeinen laufen diese Dinger so schnell, daß nur wenige sie einholen.

Auch die guten Einfälle haben ihr Mißliches, wenn wir sie nämlich nicht selbst haben.

Weltwege des Handels.

Die Hauptstraßen des Weltverkehrs sind heutzutage nach Ostasien, wo etwa 400 Millionen Menschen mit alter Kultur ihre Pforten öffnen und sich der modernen Umformung darbieten. Straßen führen nach Asien über Land und über See. Die wichtigste ist der Suez-Kanal, die neueste die transsibirische Eisenbahn; in der Zukunft sollen der Panamata-nal und die Bagdabbahn hinzutreten. Die pazifische Eisenbahn Amerikas kann man beinahe nur künstlich in das ostasiatische System einbeziehen, und was sonst noch von großen Weltwegen übrig bleibt, läuft gegen dieses System direkt verquer; so beispielsweise die Verbindung mit dem südamerikanis-chen Kontinent und die Panamerita-bahn, oder die Bahn vom Kap bis nach Kairo.

Für viele Geenden Ostasiens wird der Weg über den Suez-Kanal sich der kürzeste, für den größeren Passa-gierverkehr auch immer der angenehmste erweisen. Ohne die Schaffung dieser Straße würde tatsächlich das Mitteländische Meer seine alte Bedeu-tung zum großen Theil eingebüßt und die Welt vielleicht in Zukunft ein ganz anderes Aussehen gewonnen haben. Ohne ihn hätte sich die erste seefah-rende Nation der Welt, England, sich in Megypten nicht festgesetzt.

Die transsibirische Eisenbahn, deren Strecke von Petersburg bis Wladivostok, die Schnellzüge fahrplanmäßig in 15 bis 16 Tagen durchfahren, trägt zunächst die Postbeförderung beu-tend ab, besonders wenn sie nach ihrem Ausbau als zweigleisige Bahn besteu-ten wird. Für die Personenbeförde-rung kommt der Nachtheil zur Geltung, daß eine 16tägige Fahrt selbst in Lu-ruswagen durch die öden Strecken Si-biriens doch sehr ermüdend ist, gegen-über der Seefahrt. Auch an einen be-deutenden Gütertransport im interna-tionalen Sinne ist kaum zu denken, denn die Billigkeit der Seefracht läßt ein Konkurrenzfähigkeit der sibirischen Bahn nicht zu. Auch für den Trans-port des in Sibirien produzierten Get-reides kommt die Bahn gegenüber an-deren in dieser Hinsicht besser gestell-ten Ländern und beim Fehlen vieler wei-terer Vorbedingungen wenig in Be-tracht, ganz abgesehen davon, daß eine im Großen produzierende Siebelung erst noch geschaffen werden muß.

Die in den letzten Jahren so viel ge-nannte Bagdabbahn, die den Zweck hat, den Weg nach Indien wesentlich abzukürzen und sich in das System der großen Straßen des Ozeans einzufü-gen, andererseits aber auch die Erschlie-ßung einer großen Anzahl von früher in hoher Kultur gewesenen Landstret-ken für Anbau und Besittung zu er-möglichen, schreitet aus Gründen, die besonders in der Politik der Türkei ih-ren Ursprung haben, nur langsam vor-wärts. Sie hat zweifellos günstigere Chancen als die transsibirische Bahn, denn sie bringt sofort zwei sehr leb-hafte Verkehrspunkte, das Mittelmeer einerseits mit dem Persischen Golf an-dererseits, in Verbindung. Die ca. 2000 Meilen betragende Strecke ist auch nicht so lang, daß man an der Mög-lichkeit von Gütertransporten verzweifeln müßte. Für den Post- und Per-sonenverkehr würde sie eine beträcht-liche Abkürzung mit sich bringen und sicherlich der transsibirischen Eisen-bahn den Rang ablösen. Sie führt durch abhöferte Distrikte, die zahl-reiche Elemente liefern würden, um die noch unter dem Wissenfande begrabene alte Fruchtbarkeit mit Fleiß und Eifer wieder herzustellen. Ihre Bedeutung wird noch steigen, wenn das Projekt der siamesischen Regierung, nämlich die Anlegung eines Kanals durch die halbe Insel am Kra-Bah zu Stande kommt, durch den der Seeweg nach dem asi-atischen Osten wieder um fast vier Tage gekürzt würde. Freilich die Frachttransporte werden trotzdem der Billigkeit wegen auf dem kürzesten Wege ans Meer zu kommen suchen.

Der Panama-Kanal dürfte seiner weltwirtschaftlichen Bedeutung nach zwar die beiden charakteristischen Ueber-landbahnen übertragen, hinter dem Suez-Kanal aber für einige Zeit zu-rückbleiben. Man hat ihn nicht ohne ein gewisses Recht die Welthandels-straße des nächsten Jahrtausends ge-nannt. Indessen wenn man alle Chan-

cen in Rechnung setzt, die nach der heu-tigen wirtschaftlichen Aufmachung für seinen künftigen Verkehr in Betracht kommen können, so ergibt sich, daß die kürzeste Verbindung zwischen Europa und Ostasien, der Suez-Kanal, sein altes Uebergewicht wahrscheinlich be-wahren wird, um so sicherer, wenn durch den Bau der Bagdab-Bahn ge-waltige Mengen neuer wirtschaftlicher Werthe in der alten Welt mobilisiert werden sollen.

Was zunächst die Bedeutung des Pa-nama-Kanals für Deutschland angeht, so erscheint sie von vornherein dadurch beschränkt, daß der Weg von Hamburg nach Ostasien über Suez kürzer ist als über Panama. Länger ist dagegen der Weg durch das Mittelmeer, wenn man Sydney und Australien zum Ziel nimmt.

Deutschland wird jedoch einen direct-en und großen Vortheil durch den Pa-nama-Kanal erreichen: eine schneller-e und bessere Verbindungslinie nach seinen im Stillen Ozean und in der Süd- gelegenen Kolonien. Der Vä-nenanthel an den Verkehrserleichterun-gen des Panama-Kanals fällt den Ver. Staaten zu. New York wird durch ihn den ostasiatischen Handel und dem australischen Archipel um circa 20,000 Seemeilen näher gerückt; insonderheit aber wird sich die Wir-tung des Panama-Kanals im Dienste der panamerikanischen Bestrebungen und im Dienste der wirtschaftlichen Eroberung Südamerikas durch die Vereinigten Staaten auswirken lassen. Von New York nach Callao sind es heute um das Kap Horn 10,760 Meilen; von New York nach Valparaiso 9750; nach Vollenburg des Panama-Kanals werden diese beiden Entfern-ungen auf 2710 und 4700 Seemeilen zusammengeschmolzen sein. Noch größer ist der Vortheil, den die Ver-einigten Staaten für das eigene Wirt-schaftsgebiet, sowie für dessen Zusam-menziehung und Vereinheitlichung da-vontragen werden. Die Verbindung zwis-chen den östlichen und den westlich-ten Häfen des Landes, also etwa zwis-chen New York und San Francisco, ist zur See heute so gut wie nicht bor-haden, denn der Weg um das Kap Horn beträgt zwischen beiden Punkten 14,890 Meilen. Er wird in Zukunft über Panama mit 4700 Meilen zu überwinden sein.

Stellen wir nun wiederum das ost-asiatische Zukunftsgebiet in den Mit-telpunkt und fragen uns, welche Ver-seebungen für Europa einerseits und Amerika andererseits der Panamafanal mit sich bringen wird, so ergibt sich, daß der Seeweg Hamburg-Suez-Hongkong 10,155 Meilen, der Seeweg New York-Panama-Hongkong da-gegen 11,030 Seemeilen beträgt. Yo-kohama ist von Hamburg über Suez 11,730 Meilen, von New York über Panama nur noch 9360 Meilen weit. Nach Shanghai gelangt man von Hamburg-Suez über 11,027 Meilen, von New York-Panama über 10,430 Meilen; ein Vorprung ist also für die Amerikaner gegeben. Bei allen Plänen, die nördlich über Hongkong hinaus liegen, wird Deutschland durch den Panama-Kanal gegen den bisherigen Zustand schlechter gestellt.

Die Natur will, daß die Kinder Kin-der sein sollen, ehe sie Männer werden.

Die über dem Balkan lagernde Wol-ke sieht jaft wie Londoner Nebel aus.

Man ist noch nichts Besonderes, wenn man ein Sonderling ist.

Der ungarische Baron, mit dem eine reiche amerikanische Witwe sich verbeirathen will, soll eine finanzielle Ruine sein. Ach, Ruinen sind so romantisch!

Täuschungen sind zu früh gepflückte Wahrheiten.

Schüchtern kam ein junger Mann ins Heirats-Bureau und frug den Clerik: „Was hat man zu tun, bevor man eine Heiratslizenz erlangt?“ — „Gründlich überlegen, junger Freund, sehr gründlich überlegen, und dann noch einmal, viel gründlicher überlegen.“ lautete die Antwort des Clerks, der eine äußerst resolute Frau und acht Kinder hat.

Falscher Verdacht.



Bauerin: „Ach glaub' alleweil, die hat unsern Godel g'rupft! Neßi geh' und schau' nach! Affkurat solche Federn hat er!“

Gutherzig.



„Warum fischen Sie denn die Fliege nicht aus dem Bierglas raus?“ „Wönnen Sie doch so 'nem armen Thierchen auch mal einen Kausch!“